

Динамика современной деловой среды заставляет автотранспортные предприятия искать новые пути усиления своих конкурентных преимуществ. Для многих из них ужесточение конкуренции на рынках, от которых они зависят, переходит в разряд важнейших проблем.

Высокоэффективным рыночным инструментом повышения конкурентоспособности автотранспортных предприятий может стать реструктуризация, направленная на совершенствование структуры и функций управления, преодоление отставания технико-экономических показателей деятельности, совершенствование финансовой и экономической политики. Имеющиеся на сегодняшний день методы оценки эффективности предприятий не охватывают все возникающие в данной части проблемы.

Государственные и муниципальные автотранспортные компании проходят процессы акционирования и приватизации. Происходит создание новых частных и смешанных предприятий. Государство постепенно уменьшает безвозмездную помощь транспортным предприятиям. Налоговая система вытесняет административное изъятие прибыли. Высокая конкуренция АТП между собой позволяет выжить только тем транспортным компаниям, которые идут навстречу пожеланиям клиентов, расширяют сферу услуг, улучшают качество обслуживания и внедряют гибкую систему тарифов.

Основные цели для повышения конкурентоспособности предприятия:

- высокое качество;
- сокращение временных затрат на погрузку-разгрузку;
- расширение ассортимента сопутствующих услуг;
- своевременность и скорость обслуживания;
- оптимизация маршрутов перевозок;
- сокращение транспортных расходов;
- оснащение автомобилей специальными средствами для проведения мониторинга.

Таким образом, главная задача автотранспортных компаний, состоит не только в увеличении объема перевозок, рентабельности и повышении прибыли АТП, но и в удовлетворении потребностей населения и отраслей экономики в своевременном, качественном обслуживании.

УДК 65.018.2

Студ. Т.Г. Попкова
Рук. О.Л. Шапельская
УГЛТУ, Екатеринбург

ФОРМА ДОГОВОРА ПРИСОЕДИНЕНИЯ

Договором присоединения признается договор, условия которого определены одной из сторон в формулярах или иных стандартных формах и

могут быть приняты другой стороной не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом.

Смысл этих договоров состоит в том, что их условия определены одной из сторон в формулярах или в иных стандартных формах и могут быть приняты другой стороной не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом. Это означает: «Либо соглашаешься со всем, что я предлагаю, либо договора не будет».

Такая ситуация является типичной при оказании банковских услуг, услуг связи и в других случаях, когда коммерческая организация оказывает услуги большому числу потребителей.

Заключение договора присоединения имеет следующие особенности:

- 1) условия договора формулируются только одной стороной;
- 2) условия закреплены в стандартных формах;
- 3) условия принимаются без обсуждения (путем присоединения другой стороны к предложенному договору в целом).

Таким образом, в настоящее время широко распространенной является ситуация, когда коммерческие организации, заключая договоры с потребителями своих услуг, размещают в сети Интернет информацию о предмете договора, его существенных условиях, потребительских свойствах услуг, тарифах и т.п.

Насколько это законно с точки зрения гражданского законодательства? Можно ли рассматривать информацию, размещенную на интернет-сайте в качестве документа? Насколько законно включение в договор пункта о возможности информирования потребителей об изменении условий договора через интернет-сайт?

Ответы на все эти вопросы скорее отрицательные.

В соответствии со ст. 432, 434 ГК РФ договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора. Договор в письменной форме может быть заключен путем составления одного документа, подписанного сторонами.

Согласно ст. 452 ГК РФ соглашение об изменении или о расторжении договора совершается в той же форме, что и договор, если из закона, иных правовых актов, договора или обычаев делового оборота не вытекает иное.

В соответствии с Законом «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» документированная информация (зафиксированная на материальном носителе путем документирования) – это та, у которой есть реквизиты, позволяющие определить такую информацию или в установленных законодательством Российской Федерации случаях ее материальный носитель.

Таким образом, практика извещения потребителей услуг через интернет-сайт представляется незаконной, т.к. при таком способе оповещения не соблюдается ни форма, ни порядок изменения договора.

УДК 656.073

Студ. В.С. Попов
Рук. С.А. Лаврищев
УГЛТУ, Екатеринбург

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В настоящее время транспортный комплекс не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития экономики Свердловской области.

Недостаточный уровень развития современной транспортно-логистической инфраструктуры сдерживает интеграцию области в федеральную и мировую транспортные системы. Имеющиеся транспортные компании и логистические операторы, занимающиеся междугородними и международными автомобильными перевозками, имеют низкий уровень информатизации транспортного комплекса области и не позволяют бизнесу в полной мере применять современные методы логистического управления, передавать их на аутсорсинг. Следствием указанных проблем в области являются высокие транспортные издержки. Себестоимость перевозок в Свердловской области в 1,2–1,5 раза выше, чем в развитых зарубежных странах, а удельный расход топлива – на 20–30 % больше. Размер транспортной составляющей в себестоимости продукции достигает 15–20 % против 7–8 в странах с развитой экономикой.

Для достижения цели по трансформации транспортно-логистической системы Свердловской области в транспортно-распределительный узел федерального и международного значения необходимо решить задачи по обеспечению сбалансированного развития транспортно-логистической инфраструктуры. Этот узел должен быть основан на рациональном размещении транспортно-логистических объектов, повышении качества транспортно-логистических услуг, привлечении инвестиций в развитие транспортно-логистического комплекса.

Понятие «транспортная инфраструктура» составляет основу понятия «транспортная система». Транспортная инфраструктура – реальная транспортная сеть, которая используется для перевозок грузов и пассажиров, а